CHAMBRE DES COMMUNES
HOUSE OF COMMONS
CANADA

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

TRAN • NUMÉRO 112 • 1re SESSION • 42e LÉGISLATURE

TÉMOIGNAGES

Le jeudi 4 octobre 2018

Présidente

L'honorable Judy A. Sgro

Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités

Le jeudi 4 octobre 2018

● (0845)

[*Traduction*]

La présidente (L'hon. Judy A. Sgro (Humber River—Black Creek, Lib.)): La séance du Comité permanent des transports, de l'infrastructure et des collectivités est ouverte. Conformément à l'article 108(2) du Règlement, nous effectuons une étude sur l'établissement d'une stratégie canadienne sur les transports et la logistique.

Nous accueillons aujourd'hui des témoins. Nous avons tout d'abord M. Ray Orb, président, de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, puis M. Michael Broad, président, et Mme Karen Kancens, vice-présidente, tous deux de la Fédération maritime du Canada.

Bienvenue et merci d'être avec nous si tôt le matin.

Nous allons commencer par les exposés, qui ne doivent pas dépasser cinq minutes. Lorsque je lèverai ma main, nous allons vous interrompre. Les membres ont toujours beaucoup de questions, et nous voulons qu'ils aient le temps de les poser.

Monsieur Orb, aimeriez-vous commencer?

M. Ray Orb (président, Saskatchewan Association of Rural Municipalities): Oui, bien sûr. Merci.

J'aimerais tout d'abord remercier le Comité de me permettre de comparaître ce matin. Je m'appelle Ray Orb, et je suis président de la Saskatchewan Association of Rural Municipalities, connue sous l'acronyme SARM. L'association a été constituée en 1905 et est la voix des agriculteurs et des régions rurales de la Saskatchewan depuis plus de 100 ans. Nous nous employons, au nom de nos membres, à trouver des solutions aux problèmes recensés dans nos régions rurales.

Notre association a le mandat de travailler en agriculture, un secteur important dans notre province. La Saskatchewan est un important producteur de blé, d'avoine, de lin et d'orge au Canada, et nous sommes fiers de nos nombreuses fermes agricoles, d'élevage et laitières.

Notre industrie agricole doit pouvoir compter sur un réseau de transport économique et efficace pour que les producteurs puissent acheminer leurs produits partout dans la province et au pays.

La Saskatchewan, le Canada et l'Amérique du Nord misent sur l'infrastructure de transport lourd des municipalités rurales de la Saskatchewan pour relier le réseau provincial afin d'acheminer les marchandises et les services de façon sûre, fiable et en temps opportun. Notre province se targue d'avoir le plus important réseau routier provincial au pays. Nous avons 26 000 kilomètres de routes provinciales, et 162 000 kilomètres de routes rurales municipales.

Le ministère de la Voirie de la Saskatchewan accorde du financement à la SARM pour gérer un programme de subventions destiné au réseau de transport lourd afin que les municipalités rurales entretiennent les routes rurales pour répondre aux besoins de ce réseau. Les corridors pour le transport lourd permettent d'acheminer les marchandises et les services de façon continue partout dans la province et au pays, tout en protégeant le réseau provincial vieillissant. Le programme connaît un grand succès puisque l'initiative « Clearing the Path » compte actuellement 6 500 kilomètres de corridors pour les poids lourds dans la province.

Nous comptons également sur le réseau ferroviaire pour transporter le grain et les produits agricoles, et la SARM n'a pas manqué de faire entendre sa voix sur le niveau de service ferroviaire depuis 2009.

Plus récemment, nous avons présenté des observations sur le projet de loi C-49. Nous avons appuyé le projet de loi, car il contenait des mesures pour renforcer la présentation de données. En disposant de plus de données, les producteurs dans la chaîne d'approvisionnement peuvent prendre de meilleures décisions en s'appuyant sur des renseignements fiables. Nous croyons en outre que les compagnies de chemin de fer de compétence fédérale devraient avoir l'obligation de préparer un plan pour répondre à la demande en vue de la campagne agricole à venir.

Nous sommes heureux de plus des sanctions réciproques et des services de règlement informel des différends contenus dans le projet de loi C-49. Il est important que les différends se règlent rapidement, afin que les producteurs n'aient pas à subir de sanctions ou de retards additionnels.

Il est important également que la Loi sur la modernisation des transports et son règlement veillent à ce que l'Office des transports du Canada et Transports Canada disposent de mécanismes valables pour obliger les compagnies ferroviaires à rendre des comptes. Selon la SARM, le gouvernement fédéral doit pouvoir agir s'il considère que le plan de transport du grain d'une compagnie ferroviaire n'est pas suffisant. S'il ne prévoit pas de mécanismes d'application de la loi valables, le projet de loi C-49 n'apportera pas de changements significatifs.

Même si ce sont principalement les producteurs de grain de l'Ouest qui ont des problèmes avec le transport ferroviaire, l'augmentation du transport du pétrole par voies ferrées entraîne d'autres préoccupations, car les milliers de barils de pétrole qui circulent sur le rail ne créent pas seulement un problème de capacité, ils présentent une menace pour l'environnement.

Les pipelines sont une solution de rechange préférable pour l'environnement au transport routier ou ferroviaire et devraient être utilisés lorsque c'est possible pour réduire les risques associés au transport de produits dangereux par rail. La construction d'un pipeline libérera de plus la voie ferrée et des wagons pour le transport du grain.

Ma dernière observation porte sur l'importance des ports pour nos économies rurales. Depuis l'arrêt des activités au port de Churchill en 2016, la SARM suit de près la situation et milite pour une solution. Le port était un point d'exportation important pour les producteurs, et sa réfection permettrait de réduire les retards dans le transport du grain dans les Prairies.

L'an dernier, la SARM a eu l'occasion de rencontrer des représentants du port de Vancouver. Nous avons pu voir directement les problèmes de logistique et ce que l'autorité portuaire espère faire pour accroître l'efficacité.

Les régions rurales ont changé au cours du siècle dernier. Les besoins en infrastructure ont augmenté et vont continuer de le faire. Selon le rapport *Comment nourrir le monde en 2050*, la population mondiale aura atteint 9,1 milliards d'habitants en 2050. La production alimentaire doit augmenter de 70 %. La production céréalière annuelle devra atteindre trois milliards de tonnes, et la production annuelle de viande devra s'accroître de plus de 200 millions de tonnes. Il est donc indispensable que les producteurs dans les régions rurales de la Saskatchewan puissent compter sur un réseau de transport qui leur permette de faire leur part pour nourrir la planète.

● (0850)

Au nom des municipalités rurales de la Saskatchewan, je tiens à remercier le Comité de nous avoir permis de faire entendre notre voix dans cet important débat.

La présidente: Merci beaucoup.

Monsieur Broad, allez-y.

M. Michael Broad (président, Fédération maritime du Canada): Merci, madame la présidente, et mesdames et messieurs les membres du Comité, de nous accueillir aujourd'hui.

Karen et moi sommes ici au nom de la Fédération maritime du Canada, qui a été créée par une loi du Parlement en 1903. Nous sommes l'association commerciale qui représente les propriétaires, les exploitants et les agents des navires océaniques qui transportent les exportations du Canada vers les marchés mondiaux et les importations vers le Canada, y compris une partie du grain de Ray.

Les navires représentés par nos membres chargent et déchargent des marchandises dans les ports partout au pays et sont littéralement les transporteurs du commerce mondial du Canada. Nous avons suivi les séances que le Comité a tenues la semaine dernière à St. Catharines et à Vancouver, et nous avons hâte d'entendre le point de vue de nos partenaires dans la chaîne commerciale sur les façons de moderniser les corridors commerciaux du Canada à l'échelle régionale.

Quant à nous, nous voulons aborder la question du point de vue national et concentrer nos observations sur quelques mesures clés et priorités qui, selon nous, accroîtront l'efficacité de la navigation dans les eaux canadiennes pour servir l'intérêt du réseau de transport dans son ensemble.

Une de nos priorités pour optimiser la navigation consiste à investir dans la modernisation des services de communication et de trafic maritimes, ou SCTM, le système sous la responsabilité de la Garde côtière qui surveille les déplacements des navires dans les eaux canadiennes.

Nous croyons qu'il existe une réelle possibilité de transformer le système, un conduit d'information qui agit un peu comme une téléphoniste, en un outil vraiment dynamique en mesure de recueillir, analyser et diffuser en temps réel de l'information sur la navigation, non seulement à l'équipe de gestion à la passerelle du navire, mais aussi aux responsables des infrastructures à terre, comme les ports ou les terminaux. La modernisation du système des SCTM mènera à une gestion holistique du transport maritime dans les eaux canadiennes, dont les avantages se répercuteront sur tous nos corridors commerciaux au pays.

Un autre élément du transport maritime qui est crucial pour plusieurs corridors importants au Canada est la disponibilité des brise-glaces pour assurer des déplacements sûrs et efficaces pendant les longs et dangereux mois d'hiver, en particulier sur la côte nord-est de Terre-Neuve, dans le fleuve Saint-Laurent et les Grands-Lacs et, naturellement, dans l'Arctique canadien.

Malgré son importance, la flotte de brise-glaces a été réduite considérablement au fil des ans et est composée actuellement de navires très vieux qui sont grandement dispersés sur une vaste étendue d'eau. Le gouvernement a, bien sûr, annoncé des mesures pour corriger la situation, notamment l'acquisition de trois brise-glaces usagés, mais nous avons besoin d'un plan concret pour renouveler la flotte à long terme, afin que le Canada dispose d'une capacité suffisante pour répondre à la demande future et assurer un transport maritime efficace et sécuritaire.

Une discussion sur l'optimisation de l'efficacité de la navigation dans les eaux canadiennes ne serait pas complète sans parler de pilotage et de l'examen en cours du système de pilotage du Canada. La Loi sur le pilotage a été, à n'en pas douter, un excellent outil pour garantir la sécurité de la navigation dans les eaux canadiennes, mais nous croyons que le système de pilotage n'est pas en mesure de contrôler les coûts ou de fournir aux utilisateurs le niveau de service constant dont ils ont besoin dans un environnement maritime hautement concurrentiel.

Nous croyons que les recommandations qui découlent de l'examen du système de pilotage nous offrent une occasion, dont nous avons grandement besoin, de modifier et de moderniser la loi, et nous pressons les membres du Comité d'en informer leurs collègues parlementaires.

En terminant, nous aimerions attirer l'attention du Comité sur l'initiative du guichet unique maritime, dans le cadre de laquelle toute l'information requise par les autorités canadiennes, en particulier l'ASFC, concernant l'arrivée et le départ des navires dans les eaux canadiennes pourraient être soumise de façon électronique dans un portail unique, sans dédoublement. Le concept présente un potentiel énorme pour accélérer les échanges commerciaux en gérant la frontière maritime de façon à éliminer les procédures papier, à minimiser la redondance et à réduire les risques d'erreur et de retard dans la déclaration des marchandises et des navires. Divers pays, dont ceux de l'Union européenne, sont déjà à diverses étapes de mise en oeuvre de ce concept à l'échelle nationale, et nous encourageons fortement le Canada à prendre les mesures nécessaires pour s'assurer que nos procédures sont en harmonie avec celles de nos partenaires internationaux.

Même si nous avons tenté d'être aussi précis et concrets que possible dans notre exposé aujourd'hui, j'aimerais en profiter pour faire quelques observations d'un point de vue stratégique général.

Un rôle important de notre système de transport et de logistique étant de répondre aux besoins des importateurs et des exportateurs canadiens, il est essentiel que le gouvernement se dote d'une vision ou d'une stratégie de portée nationale pour développer les corridors commerciaux et qu'elle soit en lien étroit avec son programme de politique commerciale. La stratégie doit appuyer la capacité du système de servir tous les nouveaux marchés qui ont été ou seront négociés dans le cadre du programme de diversification des échanges commerciaux du Canada, qu'il s'agisse de la version révisée du PTPGP ou du récent AECG, ou des négociations en cours du Mercosur. Une telle stratégie doit aussi faire en sorte que tous les ministères et organismes qui jouent un rôle dans le commerce international travaillent en harmonie, afin que l'efficacité de la chaîne d'approvisionnement fasse partie intégrante de notre façon de fonctionner.

● (0855)

Je remercie les membres du Comité de leur attention. Je me ferai un plaisir de répondre à vos questions.

La présidente: Merci beaucoup.

Madame Block, allez-y.

Mme Kelly Block (Sentier Carlton—Eagle Creek, PCC): Merci beaucoup, madame la présidente. Je m'excuse d'être arrivée quelques minutes en retard.

Monsieur Orb, vous avez déjà comparu devant le Comité à quelques reprises. Je suis ravie d'avoir eu l'occasion de vous rencontrer ainsi que quelques-uns de vos collègues qui sont ici pour représenter la SARM. Mes questions vous sont destinées, ce qui ne devrait pas être surprenant, puisque je viens de la Saskatchewan.

Comme nous avons eu un automne frais et humide, je me demande si vous avez entendu dire qu'on s'attend à ce que la récolte soit moins importante en nombre de tonnes qu'au cours des dernières années.

M. Ray Orb: Je ne peux pas parler au nom de l'industrie du transport, mais uniquement au nom des producteurs. Lors des rencontres que nous avons eues avec les transporteurs, ils prévoyaient une récolte normale, je pense, dans la moyenne quinquennale, et de bonne qualité.

Toutefois, au moins le tiers de la récolte se trouve encore en Saskatchewan. En Alberta, je pense que c'est même davantage. On envisage beaucoup de déclassement de la production. Nous sommes un peu inquiets de la capacité des compagnies ferroviaires à transporter le grain, car nous avons maintenant différentes catégories et divers problèmes de qualité.

Mme Kelly Block: Croyez-vous que la présente année sera un bon point de référence pour évaluer si les changements apportés à la Loi sur les transports au Canada dans le projet de loi C-49 auront des effets concrets pour les agriculteurs et les transporteurs?

M. Ray Orb: Nous espérons assurément que ce soit le cas. Je peux vous dire que depuis l'adoption du projet de loi C-49, deux transporteurs importants, le CN et le CP, ont montré beaucoup plus d'empressement à s'asseoir avec des organismes comme le nôtre. De fait, j'ai une rencontre de prévue avec le CP la semaine prochaine à Saskatoon.

Ils ont présenté leurs plans. Ils ont également présenté maintenant leurs plans pour l'hiver, qui s'en vient bien sûr. Je pense qu'on les surveille beaucoup plus. La présente année pourrait être un test pour eux. Le volume ne sera sans doute pas un problème, mais nous avons d'autres problèmes dont il faut s'occuper d'emblée, notamment la température.

Merci.

Mme Kelly Block: Je sais que le gouvernement de la Saskatchewan s'oppose très vigoureusement à la taxe sur le carbone des libéraux. J'aimerais que vous nous fassiez part du point de vue de votre organisme sur la taxe sur le carbone, étant donné que c'est en lien avec le transport.

M. Ray Orb: Bien sûr, tout le monde sait que nous appuyons le gouvernement de la Saskatchewan dans sa lutte contre toute forme de taxe sur le carbone imposée par le fédéral, et c'est essentiellement parce que nous croyons que la province a élaboré son propre plan d'action pour lutter contre les émissions de gaz à effet de serre, et nous appuyons ce plan d'action

Nous sommes inquiets. Nous avons communiqué avec les compagnies ferroviaires pour leur parler de la taxe sur le carbone. Elles nous ont dit qu'il y aurait une taxe sur le diesel en particulier. On craint, bien sûr, que la facture soit refilée aux agriculteurs sous forme d'augmentation du coût du transport. C'est très inquiétant.

● (0900)

Mme Kelly Block: Vous aviez témoigné dans le cadre de notre étude sur la Loi sur la protection de la navigation, ou la Loi sur les eaux navigables canadiennes, et vous revoilà maintenant parmi nous.

Dans sa lettre de mandat, le ministre a été appelé à annuler toutes les modifications apportées en 2012-2013. Je me demande ce que vous pensez également du projet de loi C-69. Quelles sont certaines de vos principales préoccupations à l'égard des répercussions que pourrait entraîner l'annulation de ces modifications sur les infrastructures et les transports?

M. Ray Orb: Bien sûr, nous nous sommes opposés aux modifications à la loi. À vrai dire, les projets de loi C-68 et C-69 ont une incidence sur les pêches et les voies navigables. Nous estimons que les changements vont en fait empêcher les municipalités de faire le travail qui s'impose. Les projets seront retardés. Nous avons présenté au Comité beaucoup d'exemples qui montrent comment cela risque d'augmenter les coûts et les retards. Nous avons fait part de ces préoccupations. Nous savons que le Sénat va étudier ce projet de loi. Nous espérons bien que des amendements y seront apportés pour faciliter la tâche des municipalités, non seulement en Saskatchewan, mais partout au pays, afin qu'elles puissent faire leur travail tout en protégeant l'environnement.

Mme Kelly Block: En dernier lieu, pouvez-vous nous dire quelles devraient être, selon vous, les mesures à prendre pour faire en sorte que les collectivités rurales profitent, elles aussi, des avantages d'une augmentation de la circulation dans les principaux corridors commerciaux du Canada?

M. Ray Orb: Selon moi, l'une des façons dont elles pourraient en profiter consiste à collaborer avec les municipalités, ainsi qu'avec les grands transporteurs.

Je sais qu'il existe une bonne relation entre les transporteurs et les municipalités, par l'entremise de la FCM, la Fédération canadienne des municipalités, parce qu'il faut évidemment observer les règles de sécurité ferroviaire. M. Rogers s'y connaît sûrement en la matière puisqu'il a siégé au conseil d'administration pendant un certain temps.

Je sais que certaines municipalités urbaines d'un bout à l'autre du pays s'inquiètent de la circulation accrue, mais en même temps, je crois que les compagnies de chemin de fer savent qu'elles doivent travailler ensemble pour résoudre certains de ces problèmes.

Mme Kelly Block: Merci beaucoup.

La présidente: Monsieur Hardie, c'est à vous.

M. Ken Hardie (Fleetwood—Port Kells, Lib.): Merci, madame la présidente.

Bon retour, monsieur Orb. Nous sommes heureux de vous revoir.

Où êtes-vous installé, monsieur Broad? Où se trouvent vos bureaux?

M. Michael Broad: Je suis installé à Montréal. Nous avons des bureaux à Montréal et à Vancouver.

M. Ken Hardie: La semaine dernière, nous avons pris la route pour examiner les corridors commerciaux dans la région de Niagara, ainsi que sur la côte Ouest.

Je me demande — et ma question s'adresse à vous deux, en tant qu'utilisateurs du réseau — à quel point vous êtes persuadés de l'existence d'une vision stratégique fondamentale quant aux retombées que doivent procurer les corridors commerciaux dans leur ensemble.

M. Michael Broad: Je crois qu'il faut une stratégie plus définie pour les corridors commerciaux. Je ne suis pas au courant de...

Karen, y a-t-il...

Mme Karen Kancens (vice-présidente, Fédération maritime du Canada): Pour autant que nous le sachions, il y a le Fonds national des corridors commerciaux. Nous avons pris connaissance du premier cycle de demandes de financement, dans le cadre duquel il fallait remplir des critères de Transports Canada. Toutefois, nous n'avons pas vraiment constaté de stratégie fondamentale. Nous avons besoin d'une initiative nationale qui comporte également un volet régional.

Comment trouver un juste équilibre entre, d'une part, les investissements et les décisions qui s'imposent en réponse aux besoins régionaux et aux contraintes de capacité et, d'autre part, la nécessité de faire des investissements et de prendre des décisions qui procurent des avantages dans tous les corridors commerciaux, pour le bien commun?

Il nous faut une stratégie qui est clairement arrimée à la politique commerciale générale du Canada. C'est ce qui fait défaut. Selon moi, nous devons essayer de concilier davantage les efforts du gouvernement visant à diversifier les échanges commerciaux et à trouver de nouveaux partenaires commerciaux avec la capacité de transporter plus de marchandises avec efficacité dans le corridor commercial canadien pertinent. Nous avons besoin de ce genre de discussions.

● (0905)

M. Ken Hardie: Je vous pose la même question, Ray.

Dans le contexte des Prairies et dans le cadre de vos interactions avec vos concitoyens, à quel point avez-vous l'assurance que — pour parler en langage familier — la région métropolitaine de Vancouver a pris les choses en main dans son tronçon du corridor commercial?

M. Ray Orb: C'est l'une des raisons pour lesquelles nous sommes allés sur place en juin dernier. Nous étions invités par l'administration portuaire de Vancouver à visiter les terminaux et les installations là-bas. Nous sommes allés sur l'eau pour voir bon nombre des installations, et nous avons constaté certains des problèmes rencontrés.

Les organisations comme la nôtre réclament une stratégie nationale des transports qui tiendrait compte de tous les aspects, y compris du transport ferroviaire. Bien sûr, cela comprend notamment le service voyageurs et le service d'autobus. Beaucoup de gens dans les régions rurales n'ont pas accès à un service d'autobus fiable. À preuve, songeons à ce qui s'est passé l'été dernier dans le cas des autobus de la compagnie Greyhound. Beaucoup d'organisations municipales en discutent à l'échelle du pays.

Il nous faut une meilleure stratégie. Nous allons accroître le commerce. J'ai parlé de la production seulement dans les Prairies. Nous forçons l'acheminement des cultures, dont le volume ne cesse d'augmenter, par l'entremise des mêmes corridors de transport dans ce pays. Nous devons nous adapter assez rapidement.

En ce qui concerne le port de Vancouver et la décision du gouvernement fédéral d'investir 167 millions de dollars, c'est probablement un bon début. Toutefois, en ce qui a trait à la stratégie... Je n'ai jamais vu de chiffre, mais je suppose que c'est de l'ordre de plusieurs milliards de dollars.

M. Ken Hardie: À cet égard, certainement au cours des témoignages entendus la semaine dernière aux deux premières escales dans le cadre de notre étude, nous avons appris que tous les intervenants — les chemins de fer, les ports et le réseau routier local — semblent faire de leur mieux pour maximiser leur capacité ou prendre les mesures qui s'imposent. Par contre, nous n'avons pas eu l'impression que l'ensemble du réseau était supervisé par une personne ou un organisme chargé de déterminer si les choses étaient bien équilibrées et si les investissements allaient de l'avant.

Devons-nous essayer de confier à une entité, comme le port, la tâche de s'occuper de cet aspect dans une région, ou est-ce que cette responsabilité devrait se situer ailleurs?

M. Ray Orb: À mon avis, quelqu'un devrait assumer la responsabilité de tout le réseau.

Hier, lorsque nous avons rencontré certains des députés ici, à Ottawa, nous avons discuté de la stratégie de développement de l'Ouest, une initiative fédérale pour laquelle le gouvernement avait mis de côté des fonds afin de recueillir les opinions des entreprises de tout pays pouvant contribuer au développement économique de l'Ouest. C'est pourquoi nous avons fait ces déclarations aujourd'hui. Nous croyons qu'il faut une stratégie multidimensionnelle. Nous devons tenir compte des pipelines. Nous devons songer à accroître le volume qui passe par les corridors de transport du grain, mais il faut quelqu'un qui supervise le tout, j'en conviens.

M. Ken Hardie: Merci.

Monsieur Broad, en ce qui a trait au pilotage, je me demande si, dans le cadre de l'examen du système de pilotage, nous avons besoin d'une réponse uniformisée au rapport, au lieu d'une réponse qui tient compte peut-être d'une vaste gamme de questions. Sur la côte Ouest en particulier, étant donné tous les enjeux liés aux pipelines et au transport sûr du pétrole par voie maritime, je me demande si, pour assurer la confiance de la population, nous permettons que le régime là-bas soit différent, plus axé sur le modèle actuel, dans lequel les pilotes locaux qui connaissent la région sont mieux placés pour assurer la sécurité, par rapport à d'autres régions du Canada, où d'autres concessions pourraient être faites à cet égard.

M. Michael Broad: C'est une bonne question.

Le pilotage relève, de toute façon, des régions. Il y a quatre administrations à l'échelle du pays: la côte Ouest, les Grands Lacs, le fleuve Saint-Laurent...

M. Ken Hardie: Convenez-vous qu'il faut les maintenir séparées?

M. Michael Broad: Non, j'aime l'idée de fusionner, du moins au début, l'Administration de pilotage des Grands Lacs et l'Administration de pilotage des Laurentides. Je crois que ce serait un bon point de départ.

M. Marc Grégoire a présenté au ministre un rapport sur le pilotage qui contient, je crois, environ 39 recommandations. Nous aimerions que toutes ces recommandations soient mises en oeuvre et que la Loi sur le pilotage soit modifiée. Le pilotage est une question régionale, j'en conviens, mais pour la côte Ouest ou le fleuve Saint-Laurent, par exemple, ce domaine est essentiellement supervisé par les pilotes eux-mêmes, des sociétés privées ayant le monopole du service et du savoir.

Cela dit, si les gens sont à l'aise avec cette situation, c'est-à-dire la présence de sociétés à but lucratif qui sont responsables de la sécurité, qui ont le monopole du service et du savoir... Je ne suis pas d'accord là-dessus. À mon avis, il faut changer la façon dont le pilotage est organisé au Canada. M. Grégoire a formulé d'excellentes recommandations, et je pense que le rapport ne devrait pas être scindé. Les recommandations sont là. Si le rapport a été produit, c'est pour que l'on donne suite à l'ensemble de ces recommandations.

● (0910)

La présidente: Merci beaucoup. Je vous en suis reconnaissante.

Nous manquons de temps.

J'ai demandé à la greffière d'obtenir le rapport dont vous avez parlé afin de le distribuer aux membres du Comité à titre d'information.

Monsieur Aubin, c'est à vous.

[*Français*]

M. Robert Aubin (Trois-Rivières, NPD): Merci, madame la présidente.

Je remercie chacun des invités d'être parmi nous ce matin. Je suis heureux de pouvoir profiter de leur expertise.

Je vais commencer par vous, monsieur Broad. Nous allons parler du même sujet, à savoir les pilotes, mais je voudrais d'abord vous féliciter de la précision de votre présentation, qui indique très bien là où sont vos priorités. Nous allons tenter de découvrir cela ensemble. À mon avis, la nécessité que nous nous dotions d'une flotte de brise-glaces digne du XXI^{e} siècle fait largement consensus autour de cette table.

Je reviens à la question du pilotage. Vous, de même que les armateurs, établissez souvent un lien entre le pilotage et les coûts. On parle donc ici de la compétitivité du service. Si on exclut les coûts, reconnaissez-vous la nécessité du service assuré par les pilotes du Canada quant à l'ensemble des plans d'eau?

[*Traduction*]

M. Michael Broad: Absolument.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Le problème, à votre avis, en est un de capacité concurrentielle. Le coût du pilotage serait plus élevé que dans d'autres régions ou pays du monde. J'ai consulté le rapport de M. Marc Grégoire. Nous avons reçu la semaine dernière, lors de notre tournée, des associations de pilotes qui nous ont soumis un rapport qui avait été complètement oublié dans celui de M. Grégoire. Ce rapport fait la démonstration claire et nette que les coûts du pilotage au Canada ne sont pas plus élevés que dans d'autres pays du monde. Je ne veux pas engager ce débat ce matin, mais je veux savoir si, de votre côté, vous disposez d'une étude qui nous permettrait de faire cette comparaison et de voir s'il y a effectivement un problème quant au coût du pilotage.

[*Traduction*]

M. Michael Broad: Premièrement, je tiens à dire que, selon moi, l'efficacité du système de pilotage laisse à désirer. Le coût est un des facteurs inclus dans l'efficacité, mais il y a aussi l'aspect lié au service.

Deuxièmement, vous avez raison de dire que le coût associé au pilotage est, grosso modo, le même partout dans le monde, parce que les pilotes sont organisés en cartels privés aux quatre coins du monde.

Quand on pense au coût de pilotage et à la sécurité, il ne fait aucun doute que les services de pilotage au Canada ont été très sécuritaires au cours des 25 dernières années, mais il y a certainement lieu d'y apporter des améliorations. Nous pouvons accroître notre efficacité au chapitre du pilotage. Je ne parle pas seulement des coûts, mais aussi de l'efficacité et du service offert. Un pilote qui gagne 500 000 $ est-il plus sécuritaire qu'un pilote qui gagne 300 000 $? Sur la côte Ouest, les pilotes peuvent gagner 500 000 $, mais dans le fleuve, ils gagnent 400 000 $ et dans les Grands Lacs, 300 000 $. La sécurité est-elle plus grande sur la côte Ouest? Je ne crois pas.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je comprends bien votre approche. Je me demande cependant si, le jour où l'on ouvrira un marché plus compétitif au pilotage, on risque de jouer sur la sécurité. En effet, plus on ferait descendre les coûts du pilotage, plus les compagnies qui se font concurrence pourraient avoir tendance à prendre plus de risques dans le but de faire amarrer plus de navires et de permettre que la circulation se fasse plus rapidement. Le risque d'incidents, qui n'existe absolument pas maintenant — le bilan de la sécurité du côté des associations de pilotage est effectivement remarquable —, pourrait augmenter.

● (0915)

[*Traduction*]

M. Michael Broad: Nous nous opposons au pilotage concurrentiel. Nous croyons en un système de pilotage sûr et efficace.

Le rapport de M. Grégoire ne contient aucune recommandation sur l'idée d'instaurer un système de pilotage concurrentiel. Je sais que les pilotes eux-mêmes n'aiment pas l'une des recommandations, celle de permettre aux administrations de pilotage qui surveillent l'ensemble des pilotes d'avoir l'option d'embaucher des pilotes indépendants, comme ceux de la côte Ouest ou de la région du fleuve, ou des pilotes employés, comme ceux de l'Atlantique ou des Grands Lacs. Les pilotes sont très inquiets. Ils répètent que si une administration a l'option d'embaucher un pilote contractuel ou un pilote employé, il y aura alors de la concurrence.

Nous ne sommes pas d'accord, car les pilotes ne cessent d'affirmer, depuis cent ans, qu'ils sont des professionnels. Cela ressemble un peu au système médical. Au Canada, nous avons un système public de soins de santé, parallèlement à un système privé dans certains domaines. Les médecins touchent le même salaire pour faire la même chose. Ceux du système privé imposent des frais supplémentaires, mais il n'y a aucune concurrence entre les deux. On trouve aussi des entreprises de camionnage qui ont recours à des conducteurs propriétaires-exploitants et à des conducteurs salariés.

Les recommandations de M. Grégoire sont bien réfléchies. Nous ne souscrivons pas à l'idée que les pilotes doivent se livrer concurrence, mais la sécurité est la priorité absolue parce que nos navires sont de grosses machines coûteuses. Nous apprécions le travail que font les pilotes. J'ai toujours dit que les pilotes au Canada sont parmi les meilleurs du monde, mais l'efficacité pourrait être améliorée.

[*Français*]

M. Robert Aubin: D'accord.

[*Traduction*]

La présidente: Monsieur Iacono, à vous la parole.

[*Français*]

M. Angelo Iacono (Alfred-Pellan, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je remercie les témoins d'être parmi nous ce matin.

Le plan stratégique Transports 2030 prend un engagement visant à améliorer les renseignements, les données et les analyses liés au commerce et aux transports au pays.

Monsieur Broad, quel est l'état actuel des données sur le transport maritime? Quels en sont les points forts et les points faibles? Comment pouvons-nous l'améliorer?

[*Traduction*]

M. Michael Broad: Je pense que les ports ont des données sur les cargaisons, le tonnage, le nombre de navires et ce genre de statistiques. Transports Canada avait l'habitude de...

Karen, est-ce qu'il y avait...

Mme Karen Kancens: Statistique Canada publiait autrefois un rapport annuel, intitulé *Le transport maritime au Canada*, qui contenait des statistiques à ce sujet. La dernière année de publication était 2011. Oui, il y a des statistiques sur chaque port, mais il n'existe aucune source exhaustive qui rassemble toutes les données et qui nous donne un bon aperçu des navires qui arrivent dans tel ou tel port, des activités qui s'y déroulent, des volumes, des tendances et de l'évolution des chiffres au fil des ans, et ce, non pas de façon générale, mais de façon précise en fonction de chaque port et de chaque produit.

L'accès à ce genre de renseignements constitue un autre élément d'une stratégie sur les transports et les corridors commerciaux. Cela n'existe tout simplement pas en ce moment. Nous devons consulter différentes sources et essayer de tout rassembler, mais chose certaine, nous ne disposons d'aucune source exhaustive d'information sur le plan maritime.

[*Français*]

M. Angelo Iacono: Quelles ont été les répercussions de la décision consistant à ne plus publier ce document? Pourquoi demandez-vous qu'il soit publié de nouveau? Pouvez-vous nous donner plus de détails à ce sujet?

[*Traduction*]

Mme Karen Kancens: Nous en avons fait la demande à maintes reprises. Encore une fois, je pense qu'il est difficile de prendre de bonnes décisions en l'absence de données probantes. On a besoin de chiffres pour appuyer les investissements dans les infrastructures et pour corroborer les dépenses, et il est nécessaire d'avoir une vision plus large des choses. Il faut être en mesure de comparer les régions et les ports pour ensuite dégager des tendances. Comme je l'ai dit, cela n'existe pas pour l'instant. Nous n'avons pas toute l'information dont nous avons besoin pour prendre des décisions judicieuses en matière d'investissements dans les infrastructures.

● (0920)

M. Angelo Iacono: Merci.

Monsieur Broad, vous avez aussi évoqué les difficultés liées aux services de déglaçage. Pendant quels mois de l'année ces activités ont-elles lieu? Vous avez également dit que nous devons créer un plan concret pour renouveler la flotte. Pourriez-vous nous en dire davantage à ce sujet?

M. Michael Broad: Tout d'abord, dans l'Arctique, c'est au cours de l'été pour permettre le ravitaillement. Dans le cas du fleuve Saint-Laurent, cela débute à la fin de novembre et se termine à la fin de mars. Pour les Grands Lacs, bien entendu, cela se fait à l'ouverture, c'est-à-dire vers la fin de mars et la fin de décembre. La saison s'étend, en gros, de la fin du mois de novembre jusqu'à la fin du mois de mars.

Quelle était la deuxième partie de votre question?

M. Angelo Iacono: Vous avez parlé d'un plan concret pour renouveler la flotte.

M. Michael Broad: Oui. Je crois que la Garde côtière s'emploie à trouver des idées concernant la flotte, mais rien n'a été rendu public à ce sujet, alors nous n'avons pas l'impression qu'il existe un véritable engagement en matière d'investissement à long terme.

Nous avons des navires dont l'âge moyen est de, sauf erreur, 38 ans. Ils prennent de l'âge. À mon avis, le déglaçage est très important. Nous devons assurer le transport des marchandises sur les lacs et le fleuve Saint-Laurent. D'ailleurs, nous avons besoin de brise-glaces au Canada atlantique aussi.

Nous aimerions que la Garde côtière rende public un plan dans lequel le gouvernement énonce quels types de navires seront construits et quand le tout sera achevé.

M. Angelo Iacono: Combien en avez-vous actuellement?

M. Michael Broad: Je pense que nous en avons 12 ou 13, mais nous avons seulement quelques brise-glaces moyens et lourds en ce moment — je crois qu'il y en a 5 ou 6. Le chiffre exact m'échappe, je suis désolé.

M. Angelo Iacono: Merci.

[*Français*]

Madame la présidente, j'aimerais céder ce qu'il me reste de temps de parole à mon collègue M. Sikand.

[*Traduction*]

M. Gagan Sikand (Mississauga—Streetsville, Lib.): Merci.

Merci à nos témoins d'être des nôtres.

Je vous demande de bien vouloir m'excuser, monsieur Orb, car j'ai raté une partie de vos observations préliminaires. Je suis arrivé un peu en retard.

Permettez-moi de revenir sur ce qui vient d'être dit. Cet été, j'ai eu l'occasion de voyager à bord du NCSM *Charlottetown* pour un trajet d'Iqaluit jusqu'au Groenland. La question de la capacité de déglaçage est revenue à quelques reprises, et nous en avons discuté.

J'aimerais savoir ce que vous pensez de la possibilité d'avoir quelque chose à Resolute et ce que vous recommandez comme type de brise-glace, parce que je sais qu'il y a eu des discussions sur l'énergie nucléaire comme source d'énergie et sur l'idée que nous avons peut-être besoin d'une telle capacité pour être à la hauteur d'autres pays semblables au nôtre dans la région arctique.

M. Michael Broad: Tout d'abord, le gouvernement parle de construire un brise-glace polaire, dont le coût initial était de 700 000 $ ou de 1 million de dollars. C'est maintenant bien plus de 1 milliard de dollars, et rien n'a pas encore été construit. À notre avis, dépenser une telle somme d'argent pour un navire... Je sais que le Canada veut établir sa souveraineté dans le Nord, mais, selon moi, la construction d'un navire ne fera pas vraiment l'affaire.

Je crois que, sur le plan commercial, nous sommes dans le besoin. Nous pourrions mieux dépenser l'argent en construisant des brise-glaces réguliers.

Malheureusement, la politique canadienne sur la construction navale ne permet pas de faire construire des navires à l'étranger, mais vous pourriez en construire pour la moitié du prix au Canada.

M. Gagan Sikand: C'est justement ce que j'allais vous demander. Quel est le coût associé à un brise-glace régulier?

M. Michael Broad: Qu'entendez-vous par « coût »?

M. Gagan Sikand: Le coût de construction, parce que vous avez dit...

M. Michael Broad: Pour en construire un à l'étranger, cela coûterait peut-être 450 millions de dollars, alors qu'au Canada, la facture serait d'au moins 800 millions de dollars.

M. Gagan Sikand: Quelle serait une taille idéale pour la flotte du Canada?

M. Michael Broad: C'est une bonne question. J'ai cette information à mon bureau.

Je dirais que si nous pouvons remplacer nos navires de taille moyenne... Ce n'est pas nécessairement une question de quantité; l'âge de ces navires entre également en ligne de compte. Nous devons les renouveler. Par conséquent, nous aimerions que les brise-glaces de moyenne et de grande taille...

● (0925)

M. Gagan Sikand: Merci. Mon temps est écoulé.

Pourriez-vous nous faire parvenir cette information?

M. Michael Broad: Absolument.

M. Gagan Sikand: Merci.

M. Michael Broad: Désolé. En fait, nous avons effectivement présenté un document qui portait uniquement sur ce sujet. Je vous le ferai donc parvenir.

La présidente: Merci.

Monsieur Rogers, allez-y.

M. Churence Rogers (Bonavista—Burin—Trinity, Lib.): Merci, madame la présidente.

Je souhaite la bienvenue à nos témoins.

Pardonnez-moi si j'appelle M. Orb par son prénom, Ray. Nous avons passé quatre années à siéger ensemble au sein de la Fédération canadienne des municipalités, et nous sommes devenus de bons amis.

J'ai d'abord quelques observations à formuler, puis quelques questions à poser à M. Orb.

En ce qui concerne les commentaires au sujet du projet de loi C-69, je crois comprendre que les fossés, les marécages et les plans d'eau de ce genre ne sont pas considérés comme des eaux navigables en vertu du projet de loi C-69. Étant donné que, dans le passé, j'ai été membre du comité de l'environnement, je me souviens de cette discussion. Par conséquent, je tenais simplement à vous le signaler.

Je me demande si vous pourriez formuler des observations au sujet du rôle des municipalités dans le domaine de la logistique commerciale et de la logistique de transport et en ce qui concerne la question de savoir si, selon vous, les municipalités ont réellement un rôle à jouer dans les régions rurales de la Saskatchewan. Dans l'affirmative, aimeriez-vous voir le rôle de ces municipalités intégré dans une stratégie nationale sur les corridors commerciaux?

M. Ray Orb: Oui, c'est une question intéressante. Je pense que nos intérêts dans le domaine du transport de produits… La nature du produit importe peu; dans notre cas, il s'agit de potasse ou de produits céréaliers. Il faut que nous soyons à la table des négociations avec le gouvernement fédéral, quand les programmes fédéraux d'infrastructures sont discutés.

Le nouveau plan Investir dans le Canada en est un bon exemple. Au moyen du forum rural de la FCM, nous exerçons des pressions sur la FCM et le gouvernement fédéral, afin de garantir l'existence d'une composante liée à l'infrastructure rurale. Le gouvernement fédéral a accepté et a déclaré que, oui, il y aurait une composante fédérale liée à l'infrastructure et qu'il contribuerait pour 60 % au financement de cette composante.

Pour nous, une part importante de cet enjeu est liée au fait que les principaux corridors pour poids lourds, que j'ai mentionnés, sont empruntés pour transporter nos céréales vers les marchés.

Malheureusement, outre cela, nous n'avons pas tellement notre mot à dire. Lorsque les céréales atteignent un port… Dans notre cas, la majorité de nos céréales sont expédiées dans la région de l'Asie-Pacifique. Elles passent donc par le port de Vancouver. Nous n'exerçons aucun contrôle au-delà de cela. C'est là notre facette de ce processus.

M. Churence Rogers: Quel rôle les routes jouent-elles dans les régions rurales de la Saskatchewan, au chapitre du transport? Vos routes et la structure du réseau routier sont-elles adéquates?

M. Ray Orb: Non, nos routes et nos ponts, en particulier… Il y a un grand nombre de ponts dans les régions rurales de la Saskatchewan, et nous menons actuellement une étude sur ceux-ci. En ce qui concerne nos ponts, ils sont en très mauvais état. Vous savez bien sûr que si vos ponts ne sont pas en bon état, vos routes ne seront pas fiables parce que vous ne serez pas en mesure de les emprunter.

Nous avons désespérément besoin de financement. Hier, la Saskatchewan a finalement signé un accord bilatéral. Elle est la dernière province du pays à l'avoir fait, en raison du fait que les responsables cherchent à transférer ailleurs les fonds affectés aux transports en commun que les villes n'ont pas été en mesure de dépenser. Nous espérons que certains de ces fonds seront accessibles pour financer la composante rurale.

M. Churence Rogers: D'accord. Merci beaucoup.

Monsieur Broad, je me souviens d'avoir rencontré des membres de l'Administration de pilotage de l'Atlantique et, en l'occurrence, ils ont exprimé de grandes inquiétudes à propos des changements qui pourraient être apportés à la loi, en ce qui concerne la possibilité qu'elle propose d'accroître les coûts de pilotage dans la région du Canada atlantique. Ils nous ont signalé que leur bilan en matière de sécurité était excellent, impeccable même. Leur principale préoccupation semble être liée au fait que, si nous apportons des changements et que nous passons à un système uniforme à l'échelle nationale, les coûts d'expédition dans cette région augmenteront radicalement.

Dans quelle mesure cela est-il exact?

M. Michael Broad: Eh bien, vous savez, ces observations sont intéressantes. Si vous aviez rencontré ces mêmes personnes il y a cinq ans, elles auraient réclamé des changements. Toutefois, depuis ce temps, l'APA a nommé un nouveau président, un monsieur du nom de Sean Griffiths, qui a mis plutôt de l'ordre dans les choses.

Tout cela pour dire que le rapport Grégoire n'indique pas qu'il est souhaitable de regrouper toutes les activités de pilotage du Canada. Il suggère simplement de regrouper celles du Saint-Laurent et des Grands Lacs. Les autres administrations de pilotage resteraient donc identiques. En fait, dans certaines de ses recommandations, l'auteur dit même : « Écoutez, si les administrations de pilotage souhaitent se regrouper, elles peuvent le faire; elles ont le choix ». Si les recommandations du rapport Grégoire sont mises en oeuvre, vous n'observerez pas un regroupement des administrations de pilotage à l'échelle nationale. Si les administrations de pilotage souhaitent demeurer distinctes, elles le peuvent.

● (0930)

M. Clarence Rogers: Je vous suis reconnaissant de cette information.

Je tiens à poser la prochaine question. Lorsque nous parlons de l'infrastructure du transport maritime canadien et de la nécessité de l'adapter aux changements qui surviennent dans l'industrie, comme l'augmentation de la taille des navires et l'accroissement du nombre de navires en circulation, qu'est-ce que vous aimeriez voir se concrétiser à la fin de l'examen de la modernisation des ports?

M. Michael Broad: Karen, voulez-vous répondre à cette question?

Mme Karen Kancens: Bien sûr.

Je déteste revenir constamment sur le même point, mais je pense que nous avons besoin de cette vue d'ensemble nationale. Nous avons besoin de cette stratégie afin de pouvoir examiner les ports — à savoir le rôle qu'ils jouent dans l'économie, ou à l'échelle nationale, ou pour les populations et les collectivités locales. En ce qui concerne l'approche que nous avons adoptée à l'égard de l'examen des ports, nous croyons qu'il est possible d'étudier les résultats pour chaque port ou d'étudier les changements à apporter pour assurer la gouvernance décrite dans la Loi maritime du Canada. Je le répète, nous devons examiner la question d'une façon plus générale.

La présidente: Merci beaucoup.

Il s'agit d'une brève série de questions, monsieur Liepert.

M. Ron Liepert (Calgary Signal Hill, PCC): Merci, madame la présidente.

Bonjour à tous.

Notre collègue Kelly représente la Saskatchewan. Alors, elle a, avec raison, adressé ses questions à M. Orb. Matt et moi représentons quelques circonscriptions de l'Alberta. Par conséquent, je souhaite discuter un peu du pétrole et du caractère sécuritaire de son transport sur nos voies navigables.

Comme l'a mentionné l'un de mes collègues ici présents, nous étions à Vancouver la semaine dernière. Chaque fois que nous avons posé des questions à propos de la sécurité du transport du pétrole par navire-citerne, que ce soit au cours de notre tournée des ports ou dans le cadre des exposés, la réponse était toujours la même, à savoir qu'il n'y a pas de problèmes de sécurité dans l'industrie du transport maritime.

Voilà ce qui s'est passé à Vancouver. Toutefois, je m'intéresse davantage au transport maritime du pétrole depuis les ports du Nord. Nous savons tous que le projet de loi C-48 a été présenté pour remplir une promesse électorale griffonnée au dos d'une serviette de table. Alors, j'aimerais simplement obtenir quelques commentaires de votre part à ce sujet. Nous avons un gouvernement qui parle de prendre des décisions fondées sur des données scientifiques et des statistiques.

J'adresse la question suivante à la Fédération maritime du Canada: avez-vous des statistiques ou connaissez-vous l'existence de statistiques qui appuient l'interdiction des pétroliers sur la côte de la Colombie-Britannique?

M. Michael Broad: Je n'en ai aucune. En fait, si vous examinez la situation sur la côte est, vous constaterez qu'au cours des dernières années, des pétroliers ont effectué de nombreuses allées et venues dans cette région. Prenons la baie Placentia, Québec, Montréal et même les lacs. Des pétroliers y ont exercé certaines activités, et cela se produit depuis longtemps sans incident.

Je pourrais également ajouter qu'en 2016 ou 2017, l'administrateur de la Caisse d'indemnisation des dommages dus à la pollution par les hydrocarbures causée par les navires a publié un rapport qui montrait le nombre de déversements d'hydrocarbures survenus au cours des 10 dernières années. Aucun de ces déversements n'avait été causé par un bâtiment battant pavillon étranger. La plupart des déversements d'hydrocarbures qui se produisent au Canada sont attribuables à des navires abandonnés ou négligés, ou à d'autres causes de ce genre.

M. Ron Liepert: Alors, vous conviendrez probablement avec nous que cette décision ne repose pas sur des données scientifiques ou statistiques, d'une sorte ou d'une autre. Cette décision a été prise pour remplir une promesse électorale faite momentanément, à bord d'un avion survolant le nord de la Colombie-Britannique.

M. Michael Broad: Je souscris à la première partie de votre énoncé.

Des voix: Oh, oh!

M. Ron Liepert: Je crois que la deuxième partie est également acceptable.

Je n'ai pas d'autres questions à poser, madame la présidente.

La présidente: Merci, monsieur Liepert.

Nous allons maintenant passer à M. Graham qui dispose de trois minutes.

M. David de Burgh Graham (Laurentides—Labelle, Lib.): Monsieur Orb, vous représentez l'association des municipalités rurales de la Saskatchewan. Je suppose que ces municipalités imposent des taxes. À quelle fréquence ces municipalités recueillent-elles les ordures et les déchets recyclables de leurs résidents?

M. Ray Orb: Plusieurs municipalités rurales le font. En fait, la plupart d'entre elles embauchent des entreprises d'élimination des déchets qui transportent par camion les ordures et qui s'occupent également des déchets recyclables. À l'heure actuelle, la Saskatchewan s'emploie à établir sa stratégie de gestion des déchets.

● (0935)

M. David de Burgh Graham: Si nous ne faisions pas cela, qu'adviendrait-il?

M. Ray Orb: Nous aurions de nombreuses piles de déchets.

M. David de Burgh Graham: Nous pourrions qualifier cela de pollution par les ordures, n'est-ce pas?

M. Ray Orb: Pardon?

M. David de Burgh Graham: Nous pourrions qualifier cela de pollution par les ordures.

M. Ray Orb: Je suppose que oui.

M. David de Burgh Graham: Alors, puis-je présumer que l'association des municipalités rurales de la Saskatchewan appuie la tarification de la pollution?

M. Ray Orb: La tarification de la pollution...? Non, nous ne l'appuyons pas.

M. David de Burgh Graham: Non? Eh bien, vous permettez alors à vos ordures de circuler librement.

M. Ray Orb: Manifestement, vos assertions sont injustes. Vous devriez probablement lire le plan d'action sur les changements climatiques que la Saskatchewan a établi. En fait, ils ont trouvé une façon d'atténuer les gaz à effet de serre. Je sais que ces mesures pourraient faire l'objet de débats, mais un plan été mis en place.

M. David de Burgh Graham: D'accord.

La présidente: Allez-y, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Sur cette joyeuse note, je poursuis nos délibérations. J'aimerais parler un peu des SCTM, parce qu'ils étaient le point de mire d'une étude précoce menée par le comité des pêches, dont je suis également membre. Certains d'entre nous n'ont pas nécessairement approuvé la décision du gouvernement de fermer la base de la 19e Escadre Comox. Monsieur Broad, je me demande si, du point de vue de vos électeurs, vous trouvez les SCTM actuels fiables.

M. Michael Broad: Oui, je pense qu'ils sont fiables, mais nous pourrions tirer un meilleur parti de ce système. Avec l'information que le....

M. Ken Hardie: D'accord, c'est de bonne guerre.

Monsieur Orb, la question suivante a été soulevée quand vous étiez parmi nous dans le passé. Elle a été soulevée de nouveau dans le cadre de notre étude actuelle, et elle concerne la santé de nos chemins de fer d'intérêt local. Je sais que les chemins de fer d'intérêt local de la Saskatchewan ont été particulièrement utiles pour illustrer la situation. Où ces chemins de fer s'inscrivent-ils dans le grand ordre des choses, ou dans le pipeline de biens commerciaux — pardonnez mon expression; je l'emploie au profit de Ron — qui se rend jusqu'à la côte?

Quelle importance revêtent-ils et, à votre avis, dans quelle mesure représentent-ils un maillon faible?

M. Ray Orb: C'est là une bonne question. En fait, nous travaillons en ce moment avec l'association des chemins de fer d'intérêt local, et nous avons démontré qu'en retirant plusieurs camions des autoroutes et des réseaux routiers, et en transférant les marchandises dans un wagon, nous réduisons les émissions de gaz à effet de serre. En fait, le mérite de cette démonstration devrait nous être attribué. Nous espérons que le gouvernement fédéral tiendra compte de cette démonstration lorsqu'il finira par réaliser que sa taxe sur le carbone est nuisible.

Je tenais simplement à mentionner que les chemins de fer d'intérêt local de la Saskatchewan font partie intégrante du transport des céréales. En Saskatchewan, il y a un plus grand nombre de chemins de fer d'intérêt local que dans le reste du pays. Ces chemins de fer fournissent un précieux service et, souvent, ils ne sont pas très bien entretenus. Nous étudions donc la mesure législative. Bien que les chemins de fer d'intérêt local soient réglementés par la Saskatchewan, nous espérons que le nouveau projet de loi C-49 prendra en compte les transporteurs et les forcera à rendre davantage de comptes, parce qu'en fin de compte, c'est surtout le CP qui ramasse les wagons et les emporte.

La présidente: Merci beaucoup, monsieur Orb.

Nous allons maintenant passer à M. Jeneroux.

M. Matt Jeneroux (Edmonton Riverbend, PCC): Merci, madame la présidente.

Merci, chers témoins, d'avoir pris le temps de comparaître devant nous ce matin.

Madame la présidente, je crois qu'il est probable que les députés des deux côtés de la table ont grandement bénéficié des témoignages apportés d'aujourd'hui. Je le répète, j'estime vraiment que nous avons entendu d'excellents témoins avec qui j'aimerais demeurer en contact pendant que notre étude avance.

Cependant, cette fois, j'aimerais proposer une motion. Avant la séance du Comité, j'ai donné avis de plusieurs motions, et j'aimerais présenter l'une d'elles.

Je vais la lire pour le compte rendu. Je propose que le comité invite le directeur parlementaire du budget pour qu'il fasse le point sur son rapport concernant la phase 1 du plan Investir dans le Canada.

Je crois comprendre que vous avez tous reçu une copie de la motion. Madame la présidente, aimeriez-vous que je fasse une pause avant de poursuivre?

La présidente: Monsieur Jeneroux, puis-je suggérer que nous finissions d'interroger nos témoins pendant les prochaines minutes, si vous n'y voyez pas d'inconvénient?

Ensuite, je suspendrai la séance pendant une minute afin que nous puissions nous occuper de votre motion et, quand nous aurons terminé, nous reprendrons les travaux du Comité. Comme vous avez maintenant proposé la motion, nous pourrions simplement la mettre de côté jusqu'à ce que nous ayons terminé nos interventions, après quoi nous nous en occuperons.

M. Matt Jeneroux: Je suis ouvert aux suggestions, madame la présidente, sauf pour ce qui est de veiller à ce que la séance demeure publique.

La présidente: Oui.

M. Matt Jeneroux: Merci.

La présidente: Quelqu'un a-t-il d'autres observations à formuler à cet égard?

Des voix: Non.

La présidente: Monsieur Aubin, allez-y.

● (0940)

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie, madame la présidente.

Ma prochaine question s'adresse à M. Orb.

Je suis un député du Québec. J'avoue que ma banque d'images sur la Saskatchewan est plutôt réduite. C'est une lacune à combler. La description que vous avez faite, dans votre présentation, du service de camionnage en Saskatchewan m'a beaucoup impressionné. J'aimerais savoir si l'importance du service de camionnage, chez vous, est directement liée à l'incapacité du système ferroviaire de répondre à la demande ou si aussi bien le système ferroviaire que celui du camionnage sont en croissance exponentielle.

[*Traduction*]

M. Ray Orb: C'est une bonne question. Je pense que les deux industries devraient travailler en parallèle, mais je ne crois pas qu'elles le fassent. Je pense que, dans bon nombre de cas, en raison de ce qui s'est produit au cours des dernières années, les chemins de fer n'ont pas prouvé qu'ils étaient fiables. En particulier au cours de l'année dernière, le Canadien National a eu un bilan déplorable au chapitre du transport des céréales, et l'entreprise a promis de ne plus jamais permettre que cela se reproduise. C'est la même vieille histoire. En revanche, le CP a comblé une grande partie du manque à gagner, du moins, dans la partie méridionale de la Saskatchewan. Cela a forcé les agriculteurs dont les fermes se trouvaient dans la partie septentrionale de la ceinture de verdure de la Saskatchewan à organiser le transport par camion de leurs céréales jusqu'aux points de livraison du sud où elles pouvaient être expédiées par le CP.

Je ne crois pas qu'il y ait vraiment une corrélation entre les deux. Évidemment, je sais que certaines sociétés céréalières ont conclu des contrats avec des entreprises de camionnage afin d'assurer le transport de leurs céréales, mais ce processus n'est pas très bien organisé.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

Je posais cette question parce qu'il m'apparaît évident, dans cette étude sur les corridors de commerce où l'on dit vouloir augmenter la possibilité de faire du commerce, qu'on va aussi augmenter notre production de gaz à effet de serre. Je me demandais comment on pourrait arrimer la croissance du commerce que l'on souhaite à une réduction des gaz à effet de serre.

Parmi la flotte de camionnage, chez vous, certains sont-ils passés du pétrole au gaz liquéfié? Y a-t-il du travail qui est fait dans ce sens ou une préoccupation de réduire les gaz à effet de serre?

[*Traduction*]

M. Ray Orb: Il importe de souligner le travail de l'industrie... Je peux seulement vous parler de ce qui a été fait en Saskatchewan, mais c'est probablement le cas partout au pays. Le moteur des semi-remorques est beaucoup plus efficace qu'avant. On réduit les émissions de gaz à effet de serre. Ces camions sont plus efficaces, mais pas autant que le transport du grain par rail, parce que les trains peuvent transporter des volumes plus importants et qu'ils ne causent pas de dommages aux infrastructures. Les rails sont déjà là. Bien sûr, il faut effectuer des réparations, mais il ne s'agit pas de réparer des routes et des ponts à l'aide d'autres équipements qui créent des émissions de gaz à effet de serre. Je crois qu'il faut étudier la question plus en profondeur, mais les compagnies de chemin de fer peuvent réaliser des gains d'efficience.

Dans mon mémoire, j'évoque les données supplémentaires. Les compagnies de chemin de fer ont promis de transmettre plus de données fiables et opportunes aux expéditeurs. Je crois qu'on commence à voir ces données.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Quelle serait la responsabilité du gouvernement fédéral en ce qui a trait à l'amélioration du système ferroviaire au pays?

[*Traduction*]

M. Ray Orb: Je crois que les compagnies de chemin de fer bénéficiaient d'un financement accru à une certaine époque. Nous offrions un financement, surtout pour la réfection de certains embranchements. Les compagnies de chemin de fer sont maintenant très efficaces, au point où elles utilisent les points d'expédition importants où elles peuvent remplir de gros wagons, mais le gouvernement fédéral doit réaliser que nous devons financer de nombreux embranchements et que certaines lignes ferroviaires sur courtes distances ont aussi besoin de l'aide du gouvernement fédéral.

[*Français*]

M. Robert Aubin: Je vous remercie.

[*Traduction*]

La présidente: Il nous reste quelques minutes. Est-ce que l'un d'entre vous aimerait poser une question?

Allez-y, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Monsieur Orb, j'ai toujours aimé les questions de M. Liepert au sujet du mouvement des hydrocarbures, parce que je crois qu'elles se fondent sur un message qu'il vaudrait la peine d'explorer. J'ai bien noté votre point au sujet de la concurrence entre le mouvement des grains et le mouvement des hydrocarbures par rail dans les Prairies. Je me demande dans quelle mesure vous êtes au courant d'un dialogue entre les provinces, ou entre les groupes autochtones, entre la Saskatchewan et la Colombie-Britannique, pour tenter de s'attaquer certaines questions qui sont assez évidentes sur la côte.

● (0945)

M. Ray Orb: Je ne suis pas au fait de ces conversations.

Nous travaillons avec des groupes autochtones de notre province. Je peux vous dire qu'il n'y a malheureusement pas d'Autochtones aux rencontres organisées par l'entremise de la Fédération canadienne des municipalités. Nous parlons aux organisations provinciales du pays.

Nous avons eu une bonne discussion en Nouvelle-Écosse il y a quelques semaines au sujet d'Énergie Est et de sa réévaluation possible. L'association des municipalités de l'Ontario s'y intéresse particulièrement en raison de l'augmentation du volume des wagons qui transportent le pétrole. C'est maintenant un enjeu de sécurité. C'est aussi un enjeu de circulation.

Je crois que la situation est la même à Vancouver. On déplace beaucoup de pétrole par wagon.

Nous songeons aux diverses façons de transporter ce pétrole. Cela aiderait non seulement l'économie de l'Ouest, mais aussi celle de l'Est du Canada. Nous avons une raffinerie qui a besoin de pétrole. Nous utilisons actuellement le pétrole de l'Arabie saoudite.

Nous croyons pouvoir créer des emplois et accroître la sécurité également.

M. Ken Hardie: Merci.

Monsieur Broad, j'aimerais vous poser une question, rapidement.

Lorsque nous avons visité la région métropolitaine de Vancouver, on a soulevé la question de l'amarrage dans les îles Gulf. Est-ce que c'est une question de flux et d'efficacité dans les ports de Vancouver ou est-ce que cela découle seulement d'une augmentation des mouvements de navire avec le commerce?

M. Michael Broad: Je crois que c'est la première hypothèse, surtout pour l'efficacité, mais de toute évidence, la quantité de marchandises a augmenté. Les navires restent amarrés pendant de longues périodes en attendant la marchandise.

M. Ken Hardie: Quel est le maillon faible?

M. Michael Broad: Dans le domaine du transport maritime, les joueurs sont nombreux. Il y a les camionneurs, les compagnies de chemin de fer, les exploitants de terminaux, les élévateurs à grains, les ports, les navires et les débardeurs. Ils sont nombreux, alors il est difficile de cibler le problème.

Lorsque les grains arrivent, et qu'il y en a beaucoup... Je crois que c'est une association de plusieurs choses et de plusieurs joueurs. Il faut que ces gens travaillent ensemble à régler les problèmes.

La présidente: D'accord.

Merci beaucoup.

M. Michael Broad: Madame la présidente, j'aimerais répondre à la question de M. Sikand au sujet des brise-glaces.

La présidente: Allez-y.

M. Michael Broad: Il y a 15 brise-glaces: deux brise-glaces lourds — l'un d'entre eux, le *Louis S. St-Laurent* a 49 ans —, quatre brise-glaces moyens et neuf brise-glaces légers, qui peuvent effectuer plusieurs tâches, mais ne fonctionnent pas bien dans la glace épaisse.

La présidente: Merci beaucoup.

Je remercie nos témoins de leur présence. Nous étions heureux de vous revoir, monsieur Orb.

J'inviterais maintenant les témoins à quitter la table. Nous allons leur donner le temps de le faire.

Nous allons tout de suite entendre M. Jeneroux au sujet de sa motion. Monsieur Jeneroux, voulez-vous présenter votre motion ou en discuter?

M. Matt Jeneroux: Oui. Je crois que je l'ai déjà présentée.

Merci, madame la présidente, de m'accorder ce temps de parole. Par souci de transparence, je veux être certain que nous ayons la chance de parler de ces choses en public. Je vous remercie de nous donner du temps pour le faire.

Je vais lire rapidement la motion pour que tout le monde sache de quoi nous parlons. Je propose que le Comité invite le directeur parlementaire du budget pour qu'il fasse le point sur son rapport concernant la phase 1 du plan Investir dans le Canada.

Comme je suis un nouveau membre du Comité, j'ai passé beaucoup de temps à revoir les anciennes réunions et j'ai fait de mon mieux pour vous rattraper. J'aime beaucoup notre présente étude.

Toutefois, j'ai été surpris de constater que le directeur parlementaire du budget n'a pas témoigné devant le Comité au sujet de la phase 1 du plan Investir dans le Canada, dont la valeur est de 180 milliards de dollars. Le directeur parlementaire du budget s'est montré plutôt critique à l'égard de la phase 1 dans son rapport, ce qui a probablement déçu le Comité. Sachant que la phase 2 du plan sera bientôt mise en oeuvre, je crois qu'il serait prudent de l'entendre avant que cela ne se reproduise. Nous aurions ainsi l'occasion de lui poser des questions. Une étude en découlera peut-être — ou peut-être pas —, mais je crois qu'il serait bon d'avoir l'occasion de lui parler avant d'entreprendre la deuxième phase du plan.

● (0950)

La présidente: Merci.

Allez-y, monsieur Hardie.

M. Ken Hardie: Je crois que le directeur parlementaire du budget aura des choses intéressantes à dire. Le gouvernement — et surtout le premier ministre dans ses dernières mises à jour des lettres de mandat — a montré son grand intérêt à l'égard de la rationalisation du système, parce que l'argent ne sert pas à grand-chose s'il dort ici, à Ottawa. Il doit circuler et aider les gens partout.

Monsieur Jeneroux, en ce qui a trait à votre motion, je propose un amendement qui, je l'espère, sera favorable. Je propose d'y ajouter ceci: la présidente dispose de tous les pouvoirs nécessaires pour coordonner la comparution des témoins, l'affectation des ressources et l'établissement du calendrier afin de mener à bien cette tâche.

Il s'agit ni plus ni moins d'une phrase passe-partout, pour nous assurer de vérifier tous les détails.

La présidente: Monsieur Jeneroux, voulez-vous dire quelque chose?

M. Matt Jeneroux: J'aimerais simplement dire aux fins du compte-rendu que j'accepte sans hésitation l'amendement favorable présenté par M. Hardie.

La présidente: Avez-vous d'autres commentaires?

(La motion est adoptée.)

(La motion modifiée est adoptée. [Voir le *Procès-verbal*])

La présidente: Merci. C'est fait.

Nous allons maintenant tenir une courte séance à huis clos.

[*La séance se poursuit à huis clos.*]

Publié en conformité de l'autorité
du Président de la Chambre des communes

PERMISSION DU PRÉSIDENT

Les délibérations de la Chambre des communes et de ses comités sont mises à la disposition du public pour mieux le renseigner. La Chambre conserve néanmoins son privilège parlementaire de contrôler la publication et la diffusion des délibérations et elle possède tous les droits d'auteur sur celles-ci.

Il est permis de reproduire les délibérations de la Chambre et de ses comités, en tout ou en partie, sur n'importe quel support, pourvu que la reproduction soit exacte et qu'elle ne soit pas présentée comme version officielle. Il n'est toutefois pas permis de reproduire, de distribuer ou d'utiliser les délibérations à des fins commerciales visant la réalisation d'un profit financier. Toute reproduction ou utilisation non permise ou non formellement autorisée peut être considérée comme une violation du droit d'auteur aux termes de la *Loi sur le droit d'auteur*. Une autorisation formelle peut être obtenue sur présentation d'une demande écrite au Bureau du Président de la Chambre.

La reproduction conforme à la présente permission ne constitue pas une publication sous l'autorité de la Chambre. Le privilège absolu qui s'applique aux délibérations de la Chambre ne s'étend pas aux reproductions permises. Lorsqu'une reproduction comprend des mémoires présentés à un comité de la Chambre, il peut être nécessaire d'obtenir de leurs auteurs l'autorisation de les reproduire, conformément à la *Loi sur le droit d'auteur*.

La présente permission ne porte pas atteinte aux privilèges, pouvoirs, immunités et droits de la Chambre et de ses comités. Il est entendu que cette permission ne touche pas l'interdiction de contester ou de mettre en cause les délibérations de la Chambre devant les tribunaux ou autrement. La Chambre conserve le droit et le privilège de déclarer l'utilisateur coupable d'outrage au Parlement lorsque la reproduction ou l'utilisation n'est pas conforme à la présente permission.

Aussi disponible sur le site Web de la Chambre des communes
à l'adresse suivante : http://www.noscommunes.ca

Published under the authority of the Speaker of
the House of Commons

SPEAKER'S PERMISSION

The proceedings of the House of Commons and its Committees are hereby made available to provide greater public access. The parliamentary privilege of the House of Commons to control the publication and broadcast of the proceedings of the House of Commons and its Committees is nonetheless reserved. All copyrights therein are also reserved.

Reproduction of the proceedings of the House of Commons and its Committees, in whole or in part and in any medium, is hereby permitted provided that the reproduction is accurate and is not presented as official. This permission does not extend to reproduction, distribution or use for commercial purpose of financial gain. Reproduction or use outside this permission or without authorization may be treated as copyright infringement in accordance with the *Copyright Act*. Authorization may be obtained on written application to the Office of the Speaker of the House of Commons.

Reproduction in accordance with this permission does not constitute publication under the authority of the House of Commons. The absolute privilege that applies to the proceedings of the House of Commons does not extend to these permitted reproductions. Where a reproduction includes briefs to a Committee of the House of Commons, authorization for reproduction may be required from the authors in accordance with the *Copyright Act*.

Nothing in this permission abrogates or derogates from the privileges, powers, immunities and rights of the House of Commons and its Committees. For greater certainty, this permission does not affect the prohibition against impeaching or questioning the proceedings of the House of Commons in courts or otherwise. The House of Commons retains the right and privilege to find users in contempt of Parliament if a reproduction or use is not in accordance with this permission.

Also available on the House of Commons website at the
following address: http://www.ourcommons.ca